Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016

31 936 Luchtvaartbeleid

Nr. 298 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 oktober 2015

Zoals toegezegd in de brief van 21 juli jongstleden (Kamerstuk 31 936, nr. 291), waarin de evaluatie van de eerste fase van de ontwikkeling van Eindhoven Airport en het advies van de heer Alders inzake de tweede fase aan u is aangeboden geef ik u hierbij, mede namens de Minister van Defensie, een reactie op de evaluatie en het advies. Daarbij geven wij ook een toelichting op de ultieme poging die de heer Alders op ons verzoek met partijen heeft ondernomen om het draagvlak voor het advies te verbreden (zie bijlagen)[1] en het initiatief dat wijzelf naar aanleiding van het Algemeen Overleg luchtvaart van 30 september jongstleden hebben genomen om tot een breder gedragen advies te komen. Tot slot informeren wij u tevens over de wijze waarop wij voornemens zijn de resultaten doorwerking te laten hebben in de medegebruiksvergunning voor de tweede fase.

Aanleiding en opdracht

Op verzoek van het toenmalige kabinet is door de heer Alders in 2009 een regionale tafel gevormd voor het overleg over de inpassing van de luchthavenontwikkeling in de regio Eindhoven. In 2010 heeft deze tafel een advies uitgebracht over de gecontroleerde ontwikkeling van Eindhoven Airport met 25.000 extra vliegtuigbewegingen in twee tranches (Kamerstuk 31 936, nr. 30). Aanleiding was het verzoek van het kabinet om advies uit te brengen ten aanzien van de ontwikkeling van de burgerluchtvaart op de luchthavens Eindhoven en Lelystad en de nationale capaciteitsvraag naar luchtvaart (Kamerstuk 29 665, nr. 118) als vervolg op het kabinetsstandpunt over de ontwikkeling van Schiphol. Het uitgangspunt hierbij was het accommoderen van 70.000 extra vliegtuigbewegingen, waarbij een gelijkwaardige verdeling van 35.000 vliegtuigbewegingen over de luchthavens Eindhoven en Lelystad als richtgetal is meegegeven. Dit aantal is in het Aldersadvies Eindhoven uit 2010 op uitdrukkelijk

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

kst-31936-298
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

verzoek van de regionale partijen voor luchthaven Eindhoven teruggebracht tot 25.000.

In het Aldersadvies Eindhoven uit 2010 en het bijbehorende kabinetsstandpunt (Kamerstuk 31 936, nr. 45) is opgenomen dat de eerste fase van de ontwikkeling met circa 10.000 extra vliegtuigbewegingen uiterlijk in 2015 eindigt. De tweede fase, met een ontwikkeling van nog eens 15.000 extra vliegtuigbewegingen tot 2020, kan niet eerder van start gaan dan nadat monitoring en evaluatie van de resultaten van de eerste fase heeft plaatsgevonden en nadat is gebleken dat aan de vooraf gestelde voorwaarden voor evaluatie is voldaan of dat met aanvullende maatregelen alsnog kan worden voldaan.
Daarnaast hebben de omwonenden via de Belangenbehartiging Omwonenden Welschap (BOW) en de Brabantse Milieufederatie (BMF) in 2012 aanvullende afspraken gemaakt met de luchthaven, de zogenaamde verrijkingsafspraken. Deze afspraken hebben het voor deze partijen mogelijk gemaakt om alsnog in te stemmen met fase 1. De regiogemeenten van de eerste ring, die in 2010 al hadden ingestemd met de realisatie van fase 1, hebben zich hierbij aangesloten.

Naar aanleiding van de bespreking van het Luchthavenbesluit in uw Kamer, hebben wij in aanvulling op het bovenstaande per brief van 16 juni 2014 aan de Alderstafel gevraagd om, naast de «toetspunten», expliciet af te wegen welk aantal slots voor landingen per dag tussen 23.00 en 24.00 uur voor de tweede fase geadviseerd wordt op te nemen als maximum. Daarnaast is aan uw Kamer toegezegd aan de Alderstafel te bespreken op welke wijze een adequate juridische borging van dit maximum kan plaatsvinden.

Met de nu voorliggende evaluatie en het advies voor de tweede fase wordt invulling gegeven aan bovenstaande afspraken.

Evaluatie eerste fase

In het Aldersadvies Eindhoven uit 2010, dat door het kabinet is overgenomen, is afgesproken dat de ontwikkeling van Eindhoven Airport in twee tranches plaatsvindt. De eerste tranche, met circa 10.000 extra vliegtuigbewegingen, is dit jaar geëindigd. Zoals hierboven is aangegeven, zijn aan de start van de tweede fase voorwaarden verbonden. Voordat de tweede fase van start kan gaan, moet uit de monitoring en evaluatie van de resultaten van de eerste fase blijken, dat aan de vooraf gestelde voorwaarden is voldaan of dat met aanvullende maatregelen alsnog kan worden voldaan. In de evaluatie is getoetst op de volgende punten:

A. Business case (aandeel brainportbestemmingen en marktaandeel Eindhoven Airport in de eigen catchment area in termen van aantal vliegtuigbewegingen);
B. Hinderbeperking (randvoorwaarden voor CDA-aanvliegen, optimaliseren vertrekroutes, idle reverse thrust, reduced flaps, prikkels voor inzet geluidsarme vliegtuigen);
C. Duurzaamheid en leefbaarheid (hoogste ACI-accreditatie voor CO_2-neutraliteit, monitoring, gezondheid, duurzame landzijdige ontsluiting);
D. Verplaatsing militaire functies (inclusief financiering).

Uit de evaluatie komt naar voren dat alle afspraken die gemaakt zijn over de te evalueren onderwerpen zijn uitgevoerd:

1. Het aantal bestemmingen dat voor Brabant en de Brainportregio van belang is, is aanzienlijk uitgebreid en voldoet aan de met de regio afgesproken normen:

- 75% van de vliegtuigbewegingen vindt plaats naar zogenaamde combi-bestemmingen, een mengvorm van zakelijke en toeristische reizigers;
- Het marktaandeel van Eindhoven Airport in de eigen regio is gestegen van 23% naar 36%.

2. De afgesproken hinderbeperkende maatregelen zijn ingevoerd, waaronder CDA-landingen, het optimaliseren van routes, idle reverse thrust (landen zonder gebruik van een motor) en het inbouwen van prikkels voor de inzet van geluidsarme vliegtuigen;
3. Op het gebied van duurzaamheid is de hoogst mogelijke accreditatie behaald, waarbij de luchthaven volledig CO_2-neutraal opereert;
4. De leefbaarheidsonderzoeken zijn conform afspraak uitgevoerd;
5. Op het gebied van landzijdige bereikbaarheid is een bestuursovereenkomst afgesloten door het Rijk met de regio. Hierin zijn afspraken opgenomen om de bereikbaarheid van Eindhoven Airport met de auto en het openbaar vervoer de komende jaren te verbeteren. In totaal is hiermee een investering gemoeid van ruim 80 miljoen euro, waarvan het Rijk 40 miljoen voor zijn rekening neemt;
6. Bezuinigingen bij het Ministerie van Defensie hebben de verdere invulling van de afspraak over de verplaatsing van de militaire functies van de basis Eindhoven naar elders overbodig gemaakt.

Op basis van bovenstaande hebben de partijen aan Tafel vastgesteld dat aan alle elementen van de evaluatie is voldaan, zodat conform het advies van 2010 fase 2 van start kan gaan.

Daarnaast is gekeken in hoeverre de verrijkingsafspraken tussen BOW, BMF en Eindhoven Airport zijn nagekomen. Het gaat hierbij om afspraken over nachtvluchten, het bestemmingenprofiel, geluidmonitoring, milieuwinst en gebruiksmogelijkheden en over de bescherming van het weekend. De afspraken hebben betrekking op de gebruiksjaren 2013 en 2014. Door alle partijen aan Tafel is vastgesteld dat deze zijn nageleefd.

Conclusie evaluatie

Op basis van bovenstaande onderschrijven wij de conclusie dat aan alle elementen van de evaluatie is voldaan, zodat conform het eerder door kabinet en Kamer onderschreven advies uit 2010, fase 2 in werking kan treden.

Advies tweede fase

Om tot het advies te komen voor de tweede fase van de ontwikkeling van Eindhoven Airport was niet alleen het resultaat van de evaluatie van belang. In 2014 heeft een herhaling plaatsgevonden van het hinderbelevingsonderzoek dat de GGD Brabant-Zuidoost in 2012 als nulmeting heeft uitgevoerd. Uit het onderzoek komt naar voren dat de beleefde hinder, slaapverstoring en zorg over de toekomst is toegenomen. Het onderzoek laat echter ook zien dat de houding van omwonenden ten opzichte van de luchthaven(ontwikkeling) en de beleefde gezondheid niet is verslechterd, ondanks de groei van het vliegverkeer in de afgelopen jaren.

Op basis van de resultaten van de evaluatie, maar ook van de uitkomsten van het hinderbelevingsonderzoek, voorziet het advies in een aantal concrete elementen die de verdere ontwikkeling van de luchthaven dienen te flankeren om te komen tot een verantwoorde regionale inpassing. Het gaat hierbij onder andere om maatregelen met betrekking tot hinderbeperking, een gestaffelde jaarlijkse groei van het aantal extra vliegtuigbewegingen tot 2020, informatievoorziening, innovaties en het voortzetten van overleg tussen partijen.

Een belangrijk punt in het advies betreft het aantal vluchten tussen 23.00 en 24.00 uur. De standpunten van de verschillende partijen ten aanzien van dit onderwerp lopen uiteen en het is dan ook een belangrijk en uitvoerig onderwerp van gesprek geweest aan de Tafel. In het oorspronkelijke Aldersadvies Eindhoven uit 2010 en het bijbehorende kabinetsbesluit werd voor de eerste fase uitgegaan van maximaal 4 slots tussen 23.00 en 24.00 uur. Gelet op de verwachte ontwikkeling van de luchthaven is in het Luchthavenbesluit Eindhoven, dat op 1 november 2014 in werking is getreden, ruimte gecreëerd voor maximaal 8 slots tussen 23.00 en 24.00 uur. De effecten hiervan zijn in de MER in beeld gebracht. In de zienswijzenprocedure bij de MER heeft dit niet tot opmerkingen geleid, ook niet van de zijde van BOW, BMF en omliggende gemeenten. Wel hebben wij bij de bespreking van het Luchthavenbesluit aan uw Kamer de toezegging gedaan dat het daadwerkelijke aantal slots tussen 23.00 en 24.00 uur voor fase 2 niet per definitie het maximum van 8 slots zou hoeven te bedragen, maar dat dit aantal eventueel naar beneden zou worden bijgesteld op basis van de evaluatie en het advies aan de Alderstafel en dat dit aantal zou worden vastgelegd in de medegebruiksvergunning voor de tweede fase.

Het advies voor de tweede fase voorziet op dit punt voor de homecarrier op jaarbasis maximaal gemiddeld 4 vliegtuigbewegingen, met een maximum van 6 bewegingen per dag na 23.00 uur voor geplande landingen, waarbij de grens niet langer op 24.00 uur ligt maar op 23.30 uur. Dit betekent dat de lijn uit de eerste fase die eerder door partijen aan de Tafel unaniem is onderschreven, wordt doorgetrokken. Voor de exploitant wordt meer flexibiliteit ingebouwd om bijvoorbeeld in het drukke zomerseizoen per dag 2 bewegingen meer te kunnen maken, mits deze worden gecompenseerd in de rest van het jaar. Voor de omgeving wordt een inperking van de openstellingstijden overeengekomen: de mogelijkheid voor het plannen van vluchten van de homecarrier wordt ingekort van 17 uur naar 16,5 uur – 23.30 uur in plaats van 24.00 uur – én het maximum van 8 slots, dat in het Luchthavenbesluit is opgenomen, wordt substantieel beperkt.

Tevens zijn ten behoeve van de regio nadere beperkingen in de openingstijden voor het weekend opgenomen. Gelet op de uitkomsten van het hinderbelevingsonderzoek en de discussies hierover aan de Tafel luidt het advies op dit punt om voor de zondag tegemoet te komen aan de wens van de regionale partijen. Het voorstel houdt in dat de homecarrier op zondag gemiddeld op jaarbasis met 4 vliegtuigen per dag mag starten met een maximum van 6 per dag tussen 7.00 en 7.30 uur. De overige toestellen van de homecarrier, met een maximum van 8 vliegtuigbewegingen tussen 7.00 en 8.00 uur, starten op zondag vanaf 7.30 uur.

Het advies kan op instemming rekenen van de provincie Noord-Brabant, de gemeente Eindhoven, de Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging, stichting Brainport, Schiphol Group en Eindhoven Airport. Het kan niet voor alle onderdelen op instemming rekenen van de omliggende gemeenten, de BOW en de BMF. Zij hebben een alternatief voorstel ingediend ten aanzien van het aantal vluchten na 23.00 uur, de openstellingstijden op zon- en feestdagen en de jaarlijks toegestane groei. Dit voorstel kon echter niet op instemming rekenen van de andere partijen aan de Alderstafel.

Weging advies

Hoewel het integrale advies naar onze mening het resultaat is van een zorgvuldig proces van meer dan een jaar met alle partijen aan de regionale Tafel, is het feit dat het advies door een deel van de partijen niet

op alle punten wordt gesteund voor ons reden geweest om naar mogelijkheden te zoeken om het draagvlak te verbreden. Er zijn daarom door zowel de heer Alders als door onszelf meerdere pogingen ondernomen om tot een breder gedragen advies te komen. In dit kader zijn door ons voorstellen gedaan om de omgeving in aanvulling op het Aldersadvies verder tegemoet te komen. Dit heeft geresulteerd in een wijziging ten aanzien van de in het Aldersadvies opgenomen voorstellen inzake het aantal geplande vluchten na 23.00 uur en de jaarlijks toegestane groei.

Concreet betekent dit dat wij voornemens zijn om Eindhoven Airport de mogelijkheid te bieden om op jaarbasis maximaal gemiddeld 4 vliegtuigbewegingen per dag in te plannen voor landingen tussen 23.00 en 23.30 uur. Voor de jaren 2016 en 2017 wordt hieraan een maximum van 5 bewegingen per dag gekoppeld. Voor de jaren hierna zal aan het gemiddelde van 4 vliegtuigbewegingen per dag een maximaal aantal van 6 bewegingen per dag worden gekoppeld. Ten aanzien van het gebruik in de dagranden gelden verder de beperkingen zoals opgenomen in het Aldersadvies.

Aan de in het Aldersadvies voorgestelde jaarlijkse groei wordt voor Eindhoven Airport de harde voorwaarde verbonden dat deze toegestane groei deels afhankelijk wordt gesteld van het aantal gerealiseerde vliegtuigbewegingen na 23.00 uur. Een deel van de groei, te weten 1.500 vliegtuigbewegingen, wordt namelijk pas toegestaan indien in het voorafgaande jaar het aantal gerealiseerde vliegtuigbewegingen na 23.00 uur niet meer bedroeg dan op jaarbasis maximaal gemiddeld 3 per dag.

Dit betekent dat zowel het aantal toegestane vliegtuigbewegingen na 23.00 uur als de gebruiksmogelijkheden die aan Eindhoven Airport zullen worden vergund, beperkter zijn dan hetgeen in het Luchthavenbesluit is vastgelegd en ook beperkter is dan hetgeen is voorgesteld in het Aldersadvies.

Daarnaast zal, in aanvulling op het Aldersadvies, in overleg met partijen de mogelijkheden worden verkend om een onafhankelijk onderzoek uit te voeren naar flankerende voorstellen die de overlast in de regio verder kunnen terugdringen. Dit onderzoek zal zich niet alleen op de periode tot 2020 richten, maar ook op de periode daarna. Hierbij zal in aanvulling op de bekende hinderbeperkende maatregelen zoals geluidsisolatie, het leefbaarheidsfonds en het verleggen van vliegroutes, ook naar minder voor de hand liggende opties worden gekeken.

Verder hechten wij er aan dat ook in de toekomst een monitoring van hinderbeleving rond Eindhoven Airport zal plaatsvinden. Samen met de GGD en het RIVM zal er daarom, mede op verzoek van de regio, door het rijk worden gewerkt aan een standaardset vragen, die kan worden meegenomen bij de periodieke reguliere GGD-gezondheidsonderzoeken. Hiermee kunnen de kosten van deze monitoring voor de regio worden beperkt. Tevens wordt het door deze «standaardisatie» mogelijk om de resultaten van deze onderzoeken tussen de verschillende luchthavens onderling te vergelijken. Ook kan hinderbeleving als gevolg van vliegverkeer daarmee beter worden vergeleken met andere bronnen van hinder.

Tot slot willen wij kort ingaan op de overlast in Wintelre als gevolg van de nieuwe vliegroute 1b. In het advies wordt specifiek aandacht gevraagd voor mogelijkheden tot ontlasting van Wintelre. Dit dorp, dat grenst aan de luchthaven, ervaart de nieuwe vliegroute 1b in samenhang met de geluidoverlast van de inrichtings- en grondgebonden activiteiten van het vliegveld, als een aanzienlijke verslechtering. In antwoord op schriftelijke

vragen van de leden Van Helvert en Knops bent u geïnformeerd dat een evaluatie van deze vliegroute nog onderwerp van gesprek is (Aanhangsel Handelingen II 2014/15, nr. 3217). Uiterlijk vanaf januari 2016, een jaar na de ingebruikneming van de vliegroute, zal deze worden geëvalueerd. De klachten van de bewoners van Wintelre worden in deze evaluatie betrokken. Dat betekent dat ook de geluidoverlast van andere activiteiten in beschouwing wordt genomen.

Conclusie

Partijen hebben aangegeven de door ons verrichtte inspanningen om tot een breder gedragen advies te komen, te waarderen. Wij zijn van mening dat, ondanks dat partijen elkaar niet op alle punten hebben kunnen vinden, het nu voorliggende advies een evenwichtige basis biedt voor een duurzame ontwikkeling van Eindhoven Airport tot 2020. Met het advies en de bovengenoemde additionele hinderbeperkende maatregelen wordt zorgvuldig omgegaan met het milieu en de omwonenden en wordt invulling gegeven aan de afspraken over de gewenste groei van Eindhoven Airport, mede ter ondersteuning van Schiphol. Wij nemen het advies voor de tweede fase van de ontwikkeling van Eindhoven Airport dan ook over en vullen deze aan met de in deze brief genoemde additionele hinderbeperkende maatregelen.

Dit betekent samengevat het volgende:
- Start van de tweede fase van de ontwikkeling van Eindhoven Airport met de mogelijkheid tot 15.000 extra vliegtuigbewegingen te accommoderen tot 2020 conform het Aldersadvies;
- Additionele hinderbeperkende maatregelen bovenop het Aldersadvies:
  - Op jaarbasis maximaal gemiddeld 4 geplande vliegtuigbewegingen per dag tussen 23.00 – 23.30 uur met voor de jaren 2016–2017 een maximum van 5 geplande bewegingen per dag en voor de jaren erna een maximum van 6 geplande vliegtuigbewegingen per dag;
  - Het afhankelijk stellen van een deel van de groei van het aantal gerealiseerde vliegtuigbewegingen na 23.00 uur;
  - Het uitvoeren van een onafhankelijk onderzoek naar flankerende voorstellen om overlast in de regio verder terug te dringen;
  - Het monitoren van de hinderbeleving door middel van het periodieke reguliere GGD-gezondheidsonderzoek;
  - Het starten van een evaluatie van de vliegroute 1b in januari 2016.

Wij zijn de omliggende gemeenten erkentelijk dat zij, evenals de gemeente Eindhoven en de provincie Noord-Brabant, nadrukkelijk hebben aangegeven als regionale overheden gezamenlijk vooruit te willen kijken en als overheden een eendrachtige koers te zullen varen. Dit houdt in dat deze gemeenten hebben aangegeven ons besluit te accepteren als gegeven en uitgangspunt, mits ook de omliggende gemeenten zullen worden toegevoegd aan de deelnemers van het uitvoeringsoverleg zoals bedoeld in het Aldersadvies. Wij zijn tegen deze achtergrond van harte bereid uitvoering te geven aan de aanbeveling uit het advies om een uitvoeringstafel in te stellen. Aan deze tafel kunnen de voor partijen belangrijke onderwerpen worden geagendeerd. Wij achten het van belang dat alle partijen die deel hebben genomen aan de Alderstafel Eindhoven ook deelnemen aan de uitvoeringstafel. Deze partijen zullen dan ook voor deelname worden uitgenodigd. Wij zijn verheugd dat de provincie Noord-Brabant heeft aangegeven het initiatief te willen nemen om tot een uitvoeringstafel te komen.

Medegebruiksvergunning voor de tweede fase

Conform de toezegging aan uw Kamer heeft de Tafel advocatenkantoor Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn advies gevraagd hoe een adequate juridische borging van het maximum aantal slots na 23.00 uur kan plaatsvinden. Hieruit is naar voren gekomen dat borging kan plaatsvinden via het instrument van de medegebruiksvergunning, welke voor de tweede fase aan Eindhoven Airport zal worden afgegeven. Wij kunnen ons in dit advies vinden.

Daarnaast is aan uw Kamer toegezegd aan te geven op welke wijze de resultaten van de evaluatie en het advies doorwerking zullen hebben in de medegebruiksvergunning voor de tweede fase.

Naast de maximering van het aantal slots na 23.00 uur en de beperking van de gebruiksmogelijkheden op zondag, zal in de medegebruiksvergunning een gestaffelde groei worden opgenomen zodat de in het Luchthavenbesluit vastgelegde gebruiksruimte van 10,3 km^2 niet ineens wordt vol gevlogen. Deze gestaffelde groei bestaat uit een onvoorwaardelijk deel en een voorwaardelijk deel. Het deel van de groei dat voorwaardelijk wordt toegekend, mag pas worden benut indien het aantal gerealiseerde vliegtuigbewegingen na 23.00 uur in het voorgaande jaar op jaarbasis gemiddeld per dag niet meer bedraagt dan 3.

Dit komt voor de jaren 2016, 2017, 2018 en 2019 neer op de volgende jaarlijkse maximum aantallen vliegtuigbewegingen (vlb):

2016	2017	2018	2019
33.500	35.500 onvoorwaardelijk 1.500 voorwaardelijk* 37.000 maximaal *: gerealiseerde aantal vlb tussen 23.00–24.00[1] uur in 2016 was niet meer dan 3 per dag gemiddeld op jaarbasis	39.000 onvoorwaardelijk 1.500 voorwaardelijk* 40.500 maximaal *: gerealiseerde aantal vlb tussen 23.00–24.00 uur in 2017 was niet meer dan 3 per dag gemiddeld op jaarbasis	41.500 onvoorwaardelijk 1.500 voorwaardelijk* 43.000 maximaal *: gerealiseerde aantal vlb tussen 23.00–24.00 uur in 2018 was niet meer dan 3 per dag gemiddeld op jaarbasis

[1] Conform het Aldersadvies mogen er geen vluchten worden ingepland die landen na 23.30 uur.

De medegebruiksvergunning dient per 1 januari 2016 te worden verleend aan Eindhoven Airport. Wij zullen u deze later dit jaar ter informatie doen toekomen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld